

COMUNICADO

Webinar analizó la Crisis de las cadenas globales de suministro y sus posibles soluciones en Chile y el Asia Pacífico

La actividad de la Fundación Chilena del Pacífico abordó uno de los principales problemas con alto impacto en la recuperación económica y el flujo normal de bienes en todo el mundo, muy en especial en países con fuerte base en su capacidad exportadora e importadora como Chile.

Las dificultades que experimenta el comercio internacional como consecuencia de los cuellos de botella en los múltiples actores que dan forma a la producción y distribución de bienes, sus consecuencias en los consumidores y sus posibles vías de solución fueron los temas principales de un reciente Webinar organizado por la Fundación Chilena del Pacífico.

El webinar contó con la participación de **Óscar Hasbún**, gerente general de compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) y presidente del directorio de SM SAAM; **Shiumei Lin**, vicepresidenta de asuntos públicos y sustentabilidad para el Asia Pacífico UPS; y **Ricardo Ernst**, co-director del Gglobal Logistics Research Program de la Georgetown University (EE.UU). El evento fue, moderado por la directora ejecutiva de la Fundación, **Loreto Leyton**, y contó con un espacio para preguntas a cargo de la audiencia al final de la sesión.

Nuevas dinámicas de consumo y guerra de tarifas congestionan Cadenas Globales de Suministro

“Los supply chains conectan el mundo”, dijo **Ricardo Ernst**, co-director del Global Logistics Research Program" de Georgetown University (EE.UU). Luego explicó su rol con una analogía: “el supply chain es como la electricidad; cuando tú das el switch de la electricidad y prendes la electricidad ni te das cuenta que la tienes, prendes y apagas y todo funciona perfecto” Y agregó que sólo cuando un día no hay luz, tomas consciencia de lo que significa tenerla.



“Global Supply Chains”, Ricardo Ernst

El experto puso énfasis en que, dada esa obsesión por la búsqueda de eficiencia, hoy no sabemos de dónde vienen los productos que usamos o consumimos, ni sabemos por cuántos países han pasado o

COMUNICADO

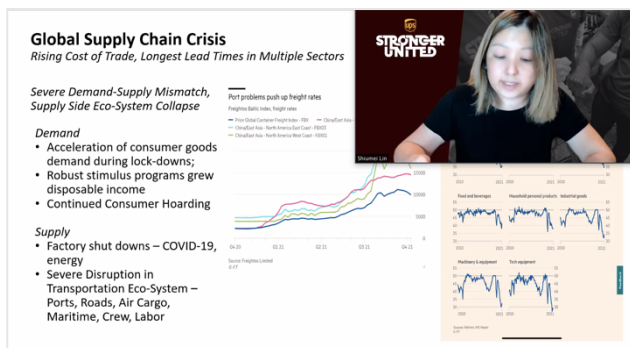
han tocado esos productos. *“Una taza de café de Starbucks depende de 19 países”,* lo que muestra cómo las cadenas globales de suministro *“están en el corazón de todo lo que pasa”,* dijo. Hoy, este tema es de contingencia, afirmó, *“pues “en los últimos cincuenta años el comercio internacional ha crecido más que el PIB de los países”.* No obstante, la alta interconectividad tiene riesgos y como las cadenas globales de valor se construyen en el mundo en busca de proveedores donde hay mayor eficiencia, *“si eso se cae, se cae todo”,* sostuvo.

“La magia de los supply chains es la responsabilidad del contenedor. El 90% del movimiento de productos se hace por agua” y depende del flujo de barcos, explicó. *“El primer choque dramático”,* que impacta las cadenas globales de suministro, dijo Ernst, son las guerras de tarifas, sin contar además los efectos de la pandemia. De esta forma, cuando los patrones de demanda cambian en pandemia y aumenta significativamente la compra de productos, no hay un ajuste en los barcos y en la cadena de suministro generando la congestión, explicó Ernst.

El experto concluyó que lo bueno es que *“del 16 al 26% de las exportaciones globales podrían reorientarse a nuevos XXXXX (falta algo)”* señaló Ernst, y aseveró que la región que más se beneficiaría de esto es América Latina, siendo el *nearshoring* una *“oportunidad de oro en la cual tenemos que restablecer estratégicamente qué es lo que vamos a hacer”,* dijo.

Desafíos de las Cadenas Globales de Suministro: Resiliencia para el Futuro

Shiumei Lin, vicepresidenta de asuntos públicos y sustentabilidad para el Asia Pacífico de UPS, afirmó que *“el sistema de transporte que ha funcionado en el pasado está sufriendo grandes dificultades y todo el ecosistema se está desmoronando. Por ello, la oferta no está siendo capaz de estar a la altura de la demanda”.*



“Global Supply Chains Crisis”, Shiumei Lin

En base a esto, la experta analizó la situación y presentó recomendaciones a corto plazo para que empresas puedan hacer frente a la crisis de las cadenas globales de valor, tales como que éstas *“deben ser bastante flexibles y tal vez analizar otro proveedor, aunque el costo sea mayor”* y tener *“también una buena comunicación con el cliente”* para sostener los flujos y dar una mejor respuesta a los consumidores, explicó.

Para hacer frente a la crisis, la experta propuso trabajar por desarrollar *“cadenas globales de valor resilientes”* que implican construir resiliencia por medio de la visibilidad, agilidad y confiabilidad de dichas cadenas, así como un rediseño de éstas, por medio de los procesos de regionalización y la deslocalización. Lin enfatizó la relevancia del rol de los gobiernos y de las instituciones

COMUNICADO

multilaterales en esto y cómo así podríamos construir cadenas de suministro diversificadas y aumentar la confiabilidad de los nodos y redes de transporte, ayudando a superar los problemas de congestión que vivimos en la actualidad, sostuvo.

Las cadenas globales de valor: un futuro desafiante

Óscar Hasbún, gerente general de compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) y presidente del directorio de SM SAAM, analizó la complejidad de las cadenas globales de suministro y sus partes desde su experiencia en compañías navieras. El gerente general de CSAV sostuvo que *“basta que uno tenga un cuello de botella significativo en cualquiera de estos eslabones y la cadena completa se cae”*. Según Hasbún, es por esto que son los productos más complejos, aquellos que necesitan muchas piezas y partes, los que generalmente han tenido mayores problemas para llegar a destino, pues a veces puede faltar un componente que bloquea la línea de producción, explicó.

“Tenemos una situación de falta de holgura que tiene que ver con una logística que se ha manejado los últimos 25 años, como dijo Ricardo, orientada a la optimización económica”, señaló Hasbún. En este contexto, la pandemia impacta fuertemente las cadenas globales de suministro desde el punto de vista del capital humano que mueve esas cadenas, dados los incentivos a permanecer en casa y por el aumento del consumo que produjo *“un agotamiento del stock que no ha podido recuperarse”*.

Hasbún señaló que la disrupción de la pandemia en la oferta y demanda ha impedido calcular el volumen de contenedores, lo que ha producido una ineficiencia y aumento de costos para hacer funcionar la cadena de suministros. Respecto a esto sostuvo que *“hay alrededor de un 10% adicional de la flota de barcos del mundo que se encuentra atrapada en una congestión”*, pero la cadena tampoco funciona bien en tierra, dijo. Por esto, recomendó que *“hay que invertir en capital humano y puertos”*, para poder administrar el nuevo volumen de contenedores y que los trabajadores en tierra puedan movilizarlo.



“Chile necesita invertir en infraestructura”,
Óscar Hasbún

[Para ver la grabación de este Webinar hacer click aquí](#)